

УДК 656.265(091)

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖАНДАРМСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ ОТДЕЛЕНИЙ ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

С. А. КУЗНЕЦОВ*Волгоградский
государственный
педагогический
университет*

В статье рассматривается история образования и деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог, показаны особенности работы полицейских в системе железнодорожного транспорта Нижнего Поволжья в конце XIX – начале XX веков.

Ключевые слова: жандармы, полицейские отделения, железная дорога, охрана, офицер, станция.

С древнейших времен междуречье Волги и Дона являлось перекрестком водных и сухопутных торговых путей. Попытку соединить Волгу и Дон в транспортную систему делал Петр I. Успехом, как известно, она не увенчалась. С развитием капиталистических отношений в России в середине XIX в. возникла острая необходимость в транспортировке грузов через междуречье. Переброска грузов фурами не могла удовлетворить возрастающих нужд. Встал вопрос о сооружении более совершенной дороги между Волгой и Доном. В 1843 г. было создано акционерное общество «Компания железноконной дороги между Волгой и Доном». Строительство дороги от посада Дубовка до станции Качалинской продолжалось до 1846 г. Её протяженность составила 62 версты 350 сажен. Весной первые вагоны, запряженные быками и лошадьми, покатались по железной дороге. Так возникла первая «чугунка» в Нижнем Поволжье¹. С возросшими потоками грузов «конка» не справлялась. По этой причине перевозки продолжались фурами. Оказавшись экономически невыгодной, железно-конная дорога в 1855 г. была продана на слом. Однако идея постройки дороги себя не изжила.

В 1858 г. император Александр II разрешил учреждение общества по строительству железной дороги. Возведение Волго-Донской железной дороги завершилось в 1862 г. Первый поезд по ней прошел 1 июля 1862 г. В это время дорога имела 2 пассажирских и 8 товарных паровозов, 10 пассажирских, 6 багажных и 341 товарный вагон. В 1868 г. Волго-Донской дорогой было перевезено более десяти миллионов пудов хлебных и лесных грузов. Волго-Донская железная дорога работала как самостоятельная до 1 июля 1878 г., когда состоялось ее присоединение к Грязе-Царицынской.

С вводом в эксплуатацию в 1900 г. Восточно-Донецкой железной дороги Царицын получил еще одно направление – западное: на Лихую, Донбасс и Ростов-на-Дону. В итоге Царицын был связан не только с центром России, но и с Доном, Кубанью, Донбассом, Кавказом. Царицынский железнодорожный узел стал крупнейшим транспортным узлом страны. В него входили основные станции: Соляная с разъездом Банная и Волжская (ныне Волгоград-порт). С последней, например, ежегодно в российские губернии и за границу отправлялось до миллиона пудов рыбы. На Юго-Восточных железных дорогах по грузообороту Царицынский узел занимал первое место.

Со времени образования в России железных дорог полицейский надзор первоначально осуществлялся чинами общей полиции. 25 июня 1826 г. император Николай I подписал приказ об учреждении корпуса жандармов (первым шефом жандармов являлся генерал-адъютант граф А.Х. Бенкендорф). Корпус состоял из генералов, офицеров и унтер-офицеров разных родов войск. Одна часть корпуса была сведена в губернские жандармские управления, а вторая – в железнодорожные полицейские управления. Последние несли службу исключительно в полосе отчуждения железных дорог, исполняя функции общей и политической полиции. Согласно положению о корпусе жандармов от 19 сентября 1867 г., были созданы жандармские

¹ См.: Шилин Н.К. На главном ходу. Волгоград, 1993. С. 4.



полицейские управления железных дорог России². Железнодорожные жандармы подчинялись штабу корпуса, ведавшего строевой частью. Сыскной и наблюдательной работой ведал департамент полиции, куда также поступала отчетность по производству дознаний и расследований. Назначение начальников управлений производилось командиром корпуса.

Для поступления в корпус жандармов офицеру необходимо было соответствовать определенным требованиям: окончить военное или юнкерское училище по первому разряду; отслужить в армии не менее 6 лет; быть потомственным дворянином; не быть католиком. Наряду с этим подвергались тщательной проверке политическая благонадежность и финансовое состояние кандидата. Последнее преследовало цель, чтобы в корпус не проникли офицеры, имеющие финансовые проблемы или зависящие от кого-либо в материальном отношении. Жандарм должен быть независим. Кроме того, удовлетворявший этим требованиям должен был выдержать предварительные испытания при штабе корпуса жандармов для занесения в кандидатский список. Когда подходила очередь, кандидат прослушивал четырехмесячные курсы (в Санкт-Петербурге) и сдавал выпускной экзамен. Офицер, выдержавший этот экзамен, переводился приказом императора в корпус жандармов.

Согласно архивным документам дореволюционного периода (1896 – 1917) на линиях нынешнего Волгоградского отделения Приволжской железной дороги действовали следующие жандармские полицейские отделения. Одно из них именовалось (1896-й и последующие годы) Арчединским отделением Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления общества Юго-Восточных железных дорог. Начальником отделения был подполковник И.Н. Романовский (1896 – 1903). Судя по тому, что вся служебная переписка на его имя адресовалась в Борисоглебск, отделение дислоцировалось в этом городе. Начальником жандармского управления, которое дислоцировалось в Харькове, был полковник А.А. Соловьев³. Начальнику отделения подчинялись унтер-офицеры (из уволенных в запас из армии, в том числе из вахмистров, фельдфебелей). За участковыми унтер-офицерами закреплялись конкретные участки железной дороги. На крупных станциях было по два и более унтер-офицера. Все унтер-офицеры были обеспечены жильем.

На чинов жандармско-полицейских отделений возлагались довольно обширные обязанности, прежде всего охрана порядка: предупреждение и пресечение нарушений общественного спокойствия и безопасности; поддержание надлежащего порядка при пассажирских перевозках. Например, контроль за соблюдением очереди при покупке в кассах проездных билетов, правильностью взимания платы, соблюдением норм поведения при посадке пассажиров, борьба с безбилетными пассажирами. В таких случаях унтер-офицеры составляли протоколы на лиц, «самовольно севших в поезд», а также «протокол о принудительном удалении из поезда»⁴. Материалы дознания направлялись унтер-офицерами мировым судьям, где по ним принимались решения⁵.

В Царицыне дислоцировались два жандармских полицейских отделения: Царицынское Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления железных дорог и Волжское отделение Козлово-Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог. С октября 1897 г. отделение стало именоваться «Волжское отделение Ростово-Владикавказского жандармского полицейского управления».

С января 1896-го по декабрь 1897 г. начальником Волжского отделения был ротмистр Ю.М. Сафонов (в марте 1896 г. ему было присвоено звание подполковника). Он руководил тридцатью унтер-офицерами, обслуживавшими участок Владикавказской железной дороги протяженностью 326 верст. Они были распределены по стан-

² См.: Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России. М., 1968. С. 235-236, 332.

³ Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф. 9. Оп. 1. Д. 2. Л. 8, 398.

⁴ Там же. Ф. 8. Оп. 1. Д. 1. Л. 74, 76

⁵ Там же. Л. 214, 223.



циям (от одного до трех человек) нынешнего Волгоградского отделения (Царицын, Ельшанка, Бекетовская, Сарепта, Тингута, Абганерово, Гнилоаксайская, Жутово, Котельниково) и нынешней Северо-Кавказской железной дороги (Ремонтная, Зимовники, Куберле и т. д.). Станции Царицынского железнодорожного узла (до границ Арчединского жандармского отделения) обслуживало Царицынское отделение Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления. Его функции не отличались от Арчединского и Сарептского отделений. С 1902 г. начальником отделения был подполковник фон Фишер⁶. Волжское отделение после Сафонова возглавляли ротмистры А.С. Мальдофин (январь 1900-го – апрель 1904 г.), М. Осиев (апрель – декабрь 1904 г.). С января 1905 г. новым начальником стал подполковник Хморин. В январе 1897 г. он был временно начальником Волжским отделением Козлово-Владикавказского жандармского полицейского управления железных дорог⁷.

Согласно распоряжению начальника отделения подполковнику Л.П. Хморина от 5 января 1905 г., унтер-офицерам предписывалось очередные обходы своих районов производить «не менее 2 раза в месяц, обращать самое тщательное внимание на исправность пути и всех вообще сооружений..., нет ли чего подозрительного, указывающего на преступление или подготовку к таковому»⁸. Во время обхода участка жандармам разрешалось шпоры не носить. В феврале 1905 г. Л.П. Хморин издал распоряжение о форме одежды: «...унтер-офицерам быть опрятно одетыми, по форме, коротко стриженными и выбритыми». К унтер-офицерам предъявлялись и другие требования. Например, «о воспрещении частных разговоров у поездов (и иным образом держать себя у поездов как вне службы)». Небезынтересно и такое приказание: «...унтер-офицерам при сношениях не только с высшими агентами дороги, но вообще с железнодорожными служащими всех категорий, не исключая мастеровых и рабочих, соблюдать безукоризненную вежливость и обращаться безусловно на “Вы”»⁹.

Жандармско-полицейские руководители и чины должны были знать распоряжения железнодорожной администрации о противопожарных, врачебно-санитарных и других мерах, контролировать их исполнение. Так, приказом по Управлению Владикавказской железной дороги от 15 октября 1904 г. «...воспрещено всем служащим и проживающим в полосе отчуждения держать свиней». В связи с этим последовало распоряжение начальника отделения подполковника Л.П. Хморина: «...унтер-офицерам не держать свиней при своих квартирах и строго следить, чтобы никто из служащих и проживающих не держал свиней»¹⁰. Жандармским чинам предписывалось не допускать на станции и полосу отчуждения нищих. Вести наблюдение за станционными киосками с целью пресечения «выставления явно соблазнительных изданий и изображений», предупреждая продавщиц, что такое деяние «влечет за собой привлечение к уголовной ответственности по статье 45 Устава о наказаниях»¹¹.

К особенностям работы полицейских относилось также и то, что чины отделения не только выполняли предписания военного ведомства, министерства путей сообщения и других, но и контролировали политическую благонадежность железнодорожных служащих. А с 1905 г. им было предоставлено право производства дознания по политическим делам. От них также требовалось знание Устава Российских железных дорог, правил технической эксплуатации и других документов. С возрастанием революционного движения железнодорожные рабочие все чаще прибегали к забастовкам, и жандармским руководством принимались меры по исключению их негативных последствий. Унтер-офицеры стали обучаться управлению паровозами (должности машиниста и помощника машиниста). У жандармов в связи с революци-

⁶ ГАВО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 2. Л. 400.

⁷ Там же. Ф. 5. Оп. 1. Д. 1. Л. 11.

⁸ Там же. Ф. 8. Оп. 1. Д. 1. Л. 12.

⁹ Там же. Л. 19, 20, 28.

¹⁰ Там же. Л. 17.

¹¹ Там же. Л. 21, 135.



онными выступлениями появились новые обязанности, режим их работы ужесточился. Для предупреждения «возможности производства каких-либо подрывных работ и подкопов под полотно железной дороги» им было приказано «по возможности чаще и никак не менее 1 раза в неделю обходить районы своих участков и осматривать их»¹². Не только экстремистские проявления осложняли жизнь жандармов. 1906 год «ознаменовался» увеличением грабежей в поездах и на станциях Владикавказской дороги. В этой связи было усилено наблюдение «за всеми праздношатающимися и вообще подозрительными лицами».

В марте 1908 г. начальником Сарептского отделения стал подполковник О.С. Григорович, деятельность которого в этой должности продолжалась до апреля 1913 г. Его распоряжения свидетельствуют о направленности на «соблюдение благочиния и порядка». Например, в сфере общественного питания. В частности, им предписывалось, что «буфеты открываются за два часа до прихода поезда и закрываются спустя час после ухода». Не оставались без внимания и продукты питания, нормы гигиены: «Съестные припасы должны быть свежие и лучшего качества. На каждом выставленном блюде кушанья должна быть выставлена цена порции. Воспрещается подавать сдачу на тарелках, предназначенных для еды. На всех газетах и журналах обязательно клеймо цены отдельного экземпляра»¹³. Распоряжение подполковника О.С. Григоровича о торговле местных жителей не менее интересно: «...допускается на указанном железнодорожной администрацией месте. Но торговать дозволяется только местными съестными припасами, включая сюда и квас, последний должен быть или в бутылках или в бочонках»¹⁴.

Начальник отделения подполковник О.С. Григорович придавал большое значение обучению подчиненных, сам вел еженедельные занятия. Обучение было организовано в две очереди, по 15 унтер-офицеров в каждой, на станции Сарепта. Обусловливалось это тем, что протяженность участка составляла, как уже отмечалось, более 300 верст и нельзя было оставлять участок без полицейского надзора. За организационные мероприятия (учет посещаемости занятий, обеспечение документацией и тому подобное) отвечал вахмистр Тимофей Климов¹⁵.

С июня 1913 г. Сарептское отделение возглавил ротмистр Я.Ф. Шпейер. Он слыл противником первомайских демонстраций, участия в них железнодорожных рабочих. Требовал от унтер-офицеров «принять самые решительные меры к предупреждению каких бы то ни было беспорядков и манифестаций в районе твоего участка». В эти годы в Поволжье наблюдались эпидемии сыпного тифа, холеры и других заразных заболеваний. Начальник отделения Я.Ф. Шпейер «в целях обеспечения сотрудников от холеры вошел в соглашение с местными железнодорожными участковыми врачами о немедленном снабжении дежурных жандармских комнат и унтер-офицерских пунктов раствором сулемы для тщательного мытья рук после осмотра разного рода заразных или найденных вещей». Эти меры предохраняли жандармов от заболеваний. Наряду с этим начальник отделения проводил разъяснительную работу о соблюдении «чистоты и опрятности» среди жандармов и членов их семей – в занимаемых квартирах, на кухнях и дворах. Кроме того, «в случае желудочного заболевания, по виду ничтожного» им рекомендовалось немедленно обратиться за медицинской помощью¹⁶.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война значительно повлияла на состояние железных дорог России. Провалы внешней и внутренней политики царизма привели к военным поражениям, хозяйственной разрухе и голоду в стране, а затем – к Февральской революции 1917 г. и отречению царя Николая II от престола. Дальнейшие события привели к разрушению старой полицейской системы и организации «народной милиции».

¹² ГАВО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 1. Л. 48.

¹³ Там же. Л. 97.

¹⁴ Там же. Л. 109.

¹⁵ Там же. Д. 3. Л. 42.

¹⁶ Там же. Д. 1. Л. 183.



THE GENDARME POLICE DEPARTMENTS' GUARDING ACTIVITY ON THE RAILWAYS IN LOWER VOLGA REGION IN LATE XIX – EARLY XX CENTURY

S. A. KUZNETSOV

*Volgograd State
Pedagogical University*

The article examines history of foundation and the guarding activity of the gendarme police departments on the railways, shows the specific features of the policemen's work in the system of railway transportation in Lower Volga Region in early XIX – late XX century.

Key words: gendarmes, police departments, railway, guarding activity, officer, station.